Conto corrente con la Posta

Anno 78° — Numero 229

GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA

PARTE PRIMA

Roma - Venerdì, 1° ottobre 1937 - Anno XV

SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA – UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI — TELEFONI: 50-107 – 50-033 – 53-914

SOMMARIO

LEGGI E DECRETI

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

CONCORSI

SUPPLEMENTI ORDINARI

LEGGI E DECRETI

RELAZIONE e R. DECRETO 16 settembre 1937-XV, n. 1623.

5ª Prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1937-38.

Relazione di S. E. il Ministro Segretario di Stato per le finanze a Sua Maestà il Re Imperatore, in udienza del 16 settembre 1937-XV, sul decreto che autorizza la 5ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1937-38.

MAESTA',

Per la preparazione dei Littoriali della cultura e dell'arte, indetti per l'anno XV, il Governo della Maestà Vostra dispose la concessione di un contributo straordinario, da inscriversi nel bilancio del Ministero delle finanze, per l'ammontare di lire 25.000. Tale somma, in virtù delle vigenti disposizioni di legge sulla contabilità generale dello Stato, viene prelevata dal fondo di riserva per le spese impreviste, dal quale pure, per sopravvenute necessità devesi prelevare la somma di lire 2200 per dotarne il fondo per spese casuali, inscritto nel bilancio del Ministero della marina, per il corrente esercizio.

Mi onoro rassegnare pertanto all'Augusta sanzione della Maestà Vostra il decreto che autorizza il prelevamento occorrente dall'indicato fondo di riserva.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Visto l'art. 42 del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato;

Ritenuto che sul fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1937-38 sono disponibili lire 33.235.750;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste iscritto al capitolo n. 282 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1937-38, è autorizzata una 5ª prelevazione nella somma di lire ventisettemiladuecento (L. 27.200) da assegnare, ripartitamente, ai seguenti capitoli degli stati di previsione dei Ministeri sottoindicati per l'esercizio finanziario medesimo:

Ministero delle finanze:

Cap. n. 346-*bis* (di nuova istituzione, nella nuova sottorubrica: « Spese per servizi diversi » della rubrica « Presidenza del Consiglio dei Ministri e servizi dipendenti ») — Contributo straordinario dello Stato per la preparazione dei Littoriali della cultura e dell'arte dell'anno XV .	L.	25.000

Ministero della marina:

Cap. n. 16 - Spese casuali	»	2.200
Totale . . .	L.	27.200

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la sua convalidazione, restando il Ministro proponente autorizzato alla presentazione del relativo disegno di legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 16 settembre 1937 - Anno XV

VITTORIO EMANUELE.

DI REVEL.

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.
Registrato alla Corte dei conti, addì 27 settembre 1937 - Anno XV
Atti del Governo, registro 389, foglio 132. — MANCINI.

REGIO DECRETO 26 agosto 1937-XV, n. 1624.

Autorizzazione al comune di Castelletto Scazzoso, in provincia di Alessandria, a modificare la propria denominazione in « Castelletto Monferrato ».

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Veduta la domanda con la quale il podestà di Castelletto Scazzoso chiede, in esecuzione di propria deliberazione 9 agosto 1936-XIV, l'autorizzazione a modificare la denominazione di quel comune in « Castelletto Monferrato »;

Veduto il parere favorevole espresso dal Rettorato provinciale di Alessandria in adunanza del 15 ottobre 1936-XIV;

Veduto l'art. 266 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con Nostro decreto 3 marzo 1934-XII, n. 383;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il comune di Castelletto Scazzoso, in provincia di Alessandria, è autorizzato a modificare la propria denominazione in « Castelletto Monferrato ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 26 agosto 1937 - Anno XV

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.
Registrato alla Corte dei conti, addì 25 settembre 1937 - Anno XV
Atti del Governo, registro 389, foglio 124. — MANCINI.

REGIO DECRETO 17 maggio 1937-XV, n. 1625.

Istituzione in Umbertide di un Regio istituto tecnico inferiore isolato ed approvazione dello statuto con annessa tabella organica.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Veduta la legge 15 giugno 1931, n. 889;

Veduto il R. decreto 14 settembre 1931, n. 1175;

Veduta la legge 28 dicembre 1931, n. 1771;

Veduto il R. decreto 3 marzo 1934, n. 383;

Veduto il R. decreto-legge 28 settembre 1934, n. 1662, convertito nella legge 1° aprile 1935, n. 955;

Veduto il R. decreto 20 giugno 1935-XIII, n. 1070;
Veduto il R. decreto 7 maggio 1936, n. 762;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per l'educazione nazionale, di concerto con quelli per le finanze e per l'interno;
Abbiamo decretato e decretiamo:

A decorrere dal 16 settembre 1935-XIII, è istituito in Umbertide un Regio istituto tecnico inferiore isolato. Esso è riconosciuto come Ente dotato di personalità giuridica e di autonomia nel suo funzionamento e sottoposto alla vigilanza del Ministero dell'educazione nazionale.

È approvato l'unito statuto per il Regio istituto tecnico inferiore isolato di Umbertide visto e firmato, d'ordine Nostro, dal Ministro proponente.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 maggio 1937 - Anno XV

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — BOTTAI — DI REVEL.

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.
Registrato alla Corte dei conti, addì 25 settembre 1937 - Anno XV
Atti del Governo, registro 389, *foglio* 122. — MANCINI.

Statuto del Regio istituto tecnico inferiore isolato di Umbertide.

Art. 1.

Il Regio istituto tecnico inferiore isolato di Umbertide è costituito dai corsi inferiori completi e dalle classi collaterali stabili indicati nella tabella organica annessa al presente decreto.

Art. 2.

Per l'attuazione dei suoi fini l'Istituto oltre a godere dei beni immobili e mobili che gli sono o gli saranno assegnati, dispone:

1° di un contributo ordinario del Ministero dell'educazione nazionale di L. 96.000 e dell'importo della quota di caroviveri a carico dello Stato, per il personale insegnante incaricato e supplente;

2° di un contributo del comune di Umbertide di L. 10.000;

3° del provento delle tasse scolastiche;

4° degli eventuali contributi e sussidi di Enti pubblici e privati, nonchè gli eventuali lasciti e donazioni.

Art. 3.

Sono forniti dalla provincia di Perugia i locali e relativa manutenzione ed arredamento, l'illuminazione, il riscaldamento, il materiale didattico e scientifico, e il fondo per le spese varie di ufficio.

Spetta inoltre alla Provincia predetta di fornire il personale di segreteria e il personale di servizio.

Art. 4.

Sono organi dell'Istituto:

a) il Consiglio di amministrazione;
b) il preside;
c) il Collegio dei professori.

Art. 5.

Il Consiglio di amministrazione è costituito:

a) di due rappresentanti del Ministero dell'educazione nazionale;
b) di un rappresentante del comune di Umbertide;
c) di un rappresentante della provincia di Perugia;
d) del preside dell'Istituto che ha voto deliberativo ed esercita le funzioni di segretario.

Art. 6.

Gli Enti che si impegnino a contribuire in forma continuativa al mantenimento dell'Istituto con una somma annua non inferiore a L. 5000, oppure che concorrano, un volta tanto, al suo incremento con una elargizione non inferiore alle L. 50.000, hanno diritto ad un rappresentante nel Consiglio di amministrazione.

Alle stesse condizioni anche i privati possono essere ammessi dal Ministero a far parte del Consiglio di amministrazione.

Le funzioni di membro del Consiglio di amministrazione dell'Istituto sono gratuite.

Art. 7.

I componenti del Consiglio di amministrazione sono nominati con decreto del Ministro per l'educazione nazionale.

Essi durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

Art. 8.

Al Consiglio di amministrazione spettano il governo amministrativo e la gestione economica e patrimoniale dell'Istituto.

Il Consiglio inoltre vigila sul buon andamento dell'Istituto, ha facoltà di proporre modifiche al presente statuto, in rapporto ai particolari bisogni dell'Istituto e alle esigenze dell'economia locale, ed esercita ogni altra funzione che gli sia attribuita dalle leggi e dai regolamenti, seguendo le direttive e le istruzioni del Ministero dell'educazione nazionale.

Art. 9.

Il preside ha il governo didattico e disciplinare dell'Istituto; ad esso è demandata l'attuazione delle deliberazioni del Consiglio di amministrazione.

Art. 10.

Oltre alle mansioni che gli sono affidate dal regolamento generale, il collegio dei professori assiste il preside nella compilazione del regolamento interno dell'Istituto, nella scelta del materiale didattico e scientifico e in ogni altra mansione e circotanza in cui il preside ritenga opportuno interpellarlo.

Art. 11.

Agli effetti dell'art. 37 della legge 15 giugno 1931, n. 889, e dell'art. 3 del R. decreto 15 maggio 1933, n. 491, l'allegata tabella organica indica il numero dei corsi completi dell'Istituto e delle classi collaterali stabili, quello delle cattedre per le varie materie e gruppi di materie, gli insegnamenti da conferirsi per incarico e le classi nelle quali ciascun professore di ruolo è tenuto ad insegnare.

Art. 12.

Le tasse dovute dagli alunni sono quelle indicate nelle tabelle annesse al R. decreto 11 ottobre 1934, n. 1936, modificato, con effetto dal 16 settembre 1936-XIV, dal R. decreto-legge 16 aprile 1936, n. 837, e dal R. decreto-legge 19 novembre 1936, n. 2063.

Art. 13.

Sono esonerati dal pagamento di tutte le tasse scolastiche, secondo le norme vigenti per tutte le Scuole ed Istituti d'istruzione media dipendenti dal Ministero dell'educazione nazionale:

a) i figli dei morti in guerra o per la causa nazionale;

b) i figli dei dispersi in guerra;

c) i mutilati ed invalidi di guerra o della causa nazionale ed i loro figli;

d) gli appartenenti a famiglie numerose ai sensi della legge 14 giugno 1928, n. 1312, e del R. decreto 10 agosto 1928, n. 1944;

e) gli stranieri ed i figli dei cittadini italiani residenti all'estero, che vengono a compiere i loro studi nel Regno;

f) i cittadini italiani appartenenti a famiglie residenti nella Tunisia;

e transitoriamente:

g) gli alunni appartenenti a famiglie residenti nelle provincie e territori di cui alla legge 2 luglio 1929, n. 1183, inscritti non oltre il 1928-29.

L'esonero è sospeso per i ripetenti, fatta eccezione per gli alunni di cui alle lettere *d)* ed *e)*.

Art. 14.

Possono essere esonerati per merito dal pagamento totale delle tasse di prima iscrizione e di frequenza, o dal pagamento della metà di esse, i giovani appartenenti a famiglie di condizione economica disagiata, i quali abbiano conseguito il prescritto titolo di ammissione o di idoneità in un'unica sessione; o la promozione in prima sessione, con una media non inferiore agli 8/10, per l'esenzione totale, e di 7/10, per la esenzione parziale.

Per gli alunni di Scuola pubblica la votazione in condotta non dovrà essere inferiore agli 8/10.

L'esonero totale o parziale per merito dal pagamento delle tasse di ammissione al corso superiore, è accordato agli alunni che abbiano goduto nell'anno in corso dell'esonero dalla tassa di frequenza — che dev'essere stato totale, per gli aspiranti all'esonero totale della tassa d'esame — e si trovino nelle condizioni di profitto e di condotta di cui ai comma precedenti.

Art. 15.

La scelta dell'Istituto di credito a cui si intenda affidare il servizio di cassa, la custodia dei valori della Scuola e la riscossione delle tasse scolastiche, ai sensi dell'art. 33 della legge 15 giugno 1931, n. 889, spetta al Consiglio di amministrazione.

La relativa deliberazione è soggetta all'approvazione del Ministero dell'educazione nazionale.

Tutte le entrate sono versate su apposito conto corrente; i pagamenti sono effettuati direttamente dall'istituto di credito, su ordini di pagamento.

Il Consiglio di amministrazione designa, anno per anno, tra le persone indicate nel comma 2° dell'art. 33 della citata legge, quella che unitamente al preside deve firmare gli ordini di pagamento.

Art. 16.

Al pagamento delle minute spese provvede il segretario su apposita anticipazione, la cui misura è fissata dal Consiglio di amministrazione nel limite massimo di L. 1000 (mille). L'anticipazione viene reintegrata, quando occorra, su presentazione del rendiconto.

Tabella organica
del Regio istituto tecnico inferiore isolato di Umbertide.

Numero dei corsi dell'istituto: Un corso inferiore completo.

Presidenza con obbligo d'insegnamento (grado 7°)
N. 7 cattedre di ruolo *B* (dall'11° all'8° grado).

PRESIDENZA Materie o gruppi di materie costituenti la cattedra o l'incarico	Posti di ruolo nel gruppo *A* — N.	Posti di ruolo nel gruppo *A* — ruolo o grado	Incarichi retribuiti	Classi nelle quali il titolare della cattedra ha l'obbligo di insegnare
1. Presidenza con l'obbligo di insegnamento in una delle cattedre di ruolo	1	grado 7°	—	—
CORSO INFERIORE				
2. Lingua italiana, lingua latina, storia, geografia, cultura fascista	4	ruolo *B* dall'11° all'8° grado	—	Ciascun titolare assume l'insegnamento in una classe con l'obbligo dell'avvicendamento
3. Matematica	1	id.	—	Le classi del corso.
4. Scienze naturali	—	—	1	—
5. Disegno	1	id.	—	Le classi del corso.
6. Lingua straniera (francese)	1	id.	—	2ª, 3ª, e 4ª classe del corso.
7. Stenografia	—	—	1	—
8. Religione	—	—	1	—

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re d'Italia
Imperatore d'Etiopia

Il Ministro per l'educazione nazionale:
BOTTAI.

REGIO DECRETO 2 settembre 1937-XV, n. 1626.

Autorizzazione al comune di Macugnaga, in provincia di Novara, a trasferire la propria sede municipale dalla frazione Borca nella frazione Staffa.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

IMPERATORE D'ETIOPIA

Veduta la domanda con la quale il commissario prefettizio preposto all'amministrazione comunale di Macugnaga chiede, in esecuzione di propria deliberazione 27 novembre 1936-XV, l'autorizzazione a trasferire la sede municipale di quel Comune dalla frazione Borca nella frazione Staffa;

Ritenuto che la frazione Staffa pel numero dei suoi abitanti, perchè sede di uffici pubblici e per la sua importanza turistica è il centro principale della vita economica e sociale del Comune;

Veduto il parere favorevole espresso dal Rettorato provinciale di Novara in adunanza del 10 aprile 1937-XV;

Veduto l'art. 266 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con Nostro decreto 3 marzo 1934-XII, n. 383;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il comune di Macugnaga, in provincia di Novara, è autorizzato a trasferire la propria sede municipale dalla frazione Borca nella frazione Staffa.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 2 settembre 1937 - Anno XV

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.
Registrato alla Corte dei conti, addì 25 settembre 1937 Anno XV
Atti del Governo, registro 389, foglio 123. — MANCINI.

REGIO DECRETO 21 agosto 1937-XV, n. 1627.

Dichiarazione formale dei fini della Confraternita del SS.mo Sacramento, in Castel Sant'Elia (Viterbo).

N. 1627. R. decreto 21 agosto 1937, col quale, sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro per l'interno, viene provveduto all'accertamento dello scopo esclusivo di culto nei riguardi della Confraternita del SS.mo Sacramento, in Castel Sant'Elia (Viterbo).

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.
Registrato alla Corte dei conti, addì 23 settembre 1937 - Anno XV

REGIO DECRETO 21 agosto 1937-XV, n. 1628.

Dichiarazione formale dei fini della Confraternita del SS.mo Corpo di Cristo e SS.mo Rosario, in Castelnuovo Parano (Frosinone).

N. 1628. R. decreto 21 agosto 1937, col quale, sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro per l'interno, viene provveduto all'accertamento dello scopo esclusivo di culto nei riguardi della Confraternita del SS.mo Corpo di Cristo e SS.mo Rosario, in Castelnuovo Parano (Frosinone).

Visto, *il Guardasigilli*: SOLMI.
Registrato alla Corte dei conti, addì 23 settembre 1937 - Anno XV

DECRETO DEL CAPO DEL GOVERNO 10 agosto 1937-XV.

Approvazione della convenzione 10 luglio 1937-XV stipulata con la « Società Fiumana di navigazione » per la concessione alla medesima dei servizi marittimi locali del Quarnaro e di Zara.

IL CAPO DEL GOVERNO

PRIMO MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

DI CONCERTO CON

I MINISTRI PER LE COMUNICAZIONI

E PER LE FINANZE

Visto l'art. 12 del R. decreto-legge 7 dicembre 1936-XV, n. 2081, convertito in legge 10 giugno 1937-XV, n. 1002, concernente il nuovo assetto delle linee di navigazione di preminente interesse nazionale, e che autorizza la concessione a trattativa privata dei servizi locali del Quarnaro e di Zara;

Vista la convenzione in data 10 luglio 1937-XV, stipulata in seguito a trattativa privata, con la « Società Fiumana di navigazione » anonima sedente in Fiume, per la concessione a questa dell'esercizio delle linee di navigazione del Quarnaro e di Zara per la durata di anni venti e verso l'annua sovvenzione di L. 13.000.000 (lire tredicimilioni);

Visto che la « Società Fiumana di navigazione » ha prestato la cauzione prescritta dall'art. 19 della convenzione suddetta;

Decreta:

È approvata l'unita convenzione stipulata in Roma, addì 10 luglio 1937-XV, con la « Società Fiumana di navigazione » anonima con sede legale in Fiume per la concessione alla medesima dei servizi marittimi locali del Quarnaro e di Zara per la durata di anni venti e verso l'annua sovvenzione di lire tredicimilioni (L. 13.000.000) a cominciare dal 1° gennaio 1937-XV.

Detta somma farà carico al capitolo 33 del bilancio del Ministero delle comunicazioni (Servizi per la Marina mercantile) per l'esercizio finanziario 1937-38 R. P. e C. e corrispondenti capitoli degli esercizi finanziari dal 1938-39 al 1956-57.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti e sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 10 agosto 1937 - Anno XV

Il Capo del Governo:
MUSSOLINI.

Il Ministro per le comunicazioni:
BENNI.

Il Ministro per le finanze:
DI REVEL.

Convenzione per i servizi marittimi sovvenzionati del Carnaro e di Zara.

Fra il tenente generale di porto cav. di gr. cr. Giulio Ingianni, direttore generale della Marina mercantile, agente in nome e per conto del Ministero delle comunicazioni, e il sig. grand'uff. ing. Mario Battistella fu Michele, vice presidente-amministratore delegato dell'Anon. « Società Fiumana di navigazione » con sede in Fiume in nome e per conto della Società stessa, in virtù di regolare mandato è stato concordato e stipulato quanto appresso:

Art. 1.

SERVIZI DA ESEGUIRSI.

La « Società Fiumana di navigazione » con sede legale in Fiume assume l'esercizio delle linee di navigazione elencate nella annessa tabella (allegato 1) alle condizioni indicate nel capitolato (allegato 2), che, con la tabella stessa, fa parte integrante della presente convenzione.

Nei successivi articoli la « Società Fiumana di navigazione » viene designata con la parola « Società ».

SOVVENZIONE.

Art. 2.

La sovvenzione per l'esercizio delle linee di cui all'articolo 1 è fissata in lire 13.000.000 (tredici milioni).

La sovvenzione sarà soggetta a revisione triennale in relazione alle variazioni del prezzo del combustibile, tenuto conto, a questo scopo, di un consumo medio annuo di tonn .... di carbone e di un prezzo base di lire 125,89 a tonnellate cif. Genova primario Cardiff, di un consumo medio annuo di tonn. 6544 di nafta grezza (Fuel Oil) e di un prezzo base di lire 154,19 a tonnellata merce resa franco bordo Genova e di un consumo medio annuo di tonn. 2956 di nafta raffinata (Diesel Oil) e di un prezzo base di lire 233,12 a tonnellata merce resa franca bordo Genova.

La revisione avrà luogo soltanto quando le medie dei prezzi del carbone o della nafta riferentisi al triennio precedente risultino superiori o inferiori rispettivamente ai prezzi base suddetti di almeno il 15 per cento. La correzione della sovvenzione sarà fatta in base alle medie di cui sopra e per la sola parte eccedente tale quota del 15 per cento, ed avrà valore per il triennio successivo.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni le indicazioni di consumo medio annuo di combustibile potranno essere variate ogni volta che la società avrà dovuto procedere alla sostituzione di una o più navi con altre aventi apparati motori utilizzanti combustibile diverso da quello usato sulle navi sostituite, o avrà dovuto modificare il sistema di combustione ad una o più navi di quelle in servizio.

Art. 3.

La sovvenzione dovuta alla Società verrà corrisposta a rate mensili posticipate ed in misura non superiore ai diciannove ventesimi; il pagamento del saldo avrà luogo dopo ultimato il controllo sulla esecuzione dei viaggi.

La Società dovrà inviare al Ministero delle comunicazioni tutti quei documenti che le saranno richiesti sia per la liquidazione delle rate mensili di sovvenzione sia per la liquidazione a saldo della sovvenzione stessa.

Art. 4.

DURATA DELLA CONVENZIONE.

La presente convenzione avrà la durata di venti anni a decorrere dal 1° gennaio 1937-XV.

Trascorso tale termine la convenzione si intenderà prorogata di anno in anno, salvo caso di disdetta dall'una o dall'altra parte da darsi sei mesi prima.

Art. 5.

AMMINISTRAZIONE DELLA SOCIETÀ - CAPITALE SOCIALE.

Le azioni rappresentanti il capitale sociale dovranno essere, per non meno del 60 per cento del capitale stesso, possedute da cittadini italiani o da enti riconosciuti italiani e il Ministero delle comunicazioni potrà in ogni tempo richiedere che tutte le azioni costituenti il predetto 60 per cento siano nominative. Tale percentuale dovrà essere mantenuta in ogni successivo eventuale aumento di capitale.

Il Consiglio di amministrazione, il Collegio sindacale e la Direzione della Società dovranno in ogni tempo essere composti di cittadini italiani.

Le disposizioni di cui ai comma 1° e 2° del presente articolo devono essere inscrite nello statuto della Società e costituiscono condizioni essenziali della concessione. Mancando tali condizioni, o venendo comunque modificate senza il consenso del Ministero, la concessione sarà dichiarata decaduta con decreto Ministeriale non soggetto ad alcun gravame, salvo il ricorso di legittimità a norma degli articoli 16 e 26 del R. decreto 1054 del 26 giugno 1924, approvante il testo unico delle leggi sul Consiglio di Stato.

Art. 6.

RAPPRESENTANZA DELLA SOCIETÀ ALL'ESTERO.

Gli agenti all'estero dovranno essere cittadini italiani ed approvati dal Ministero delle comunicazioni, il quale avrà facoltà di autorizzare la concessione di agenzie a persone straniere nei casi e per i periodi di tempo in cui lo si riconosca indispensabile.

All'uopo la Società dovrà entro il 31 dicembre 1937 sottoporre al Ministero delle comunicazioni concrete proposte per l'ordinamento delle proprie rappresentanze ed agenzie.

Non potrà essere affidato l'incarico di agente a colui che sia investito di funzioni consolari, salvo casi speciali per i quali occorrerà l'autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Art. 7.

SEDE LEGALE.

La Società avrà la sede e la direzione generale a Fiume, e porti di armamento ad Ancona e Zara. Dovrà avere altresì una rappresentanza a Roma che sarà considerata come domicilio speciale della Società per tutti gli effetti della presente convenzione.

Art. 8.

NAVI NUOVE.

La Società si obbliga a costruire:

a) entro il primo triennio di esercizio due navi della stazza lorda unitaria minima di 200 tonellate da adibire alla linea 6 di cui all'Allegato 1;

b) entro il secondo triennio di esercizio una nave della stazza lorda minima di 250 tonnellate da adibire alla linea 5 di cui all'Allegato 1.

I piani delle navi di cui sopra e gli altri dati ad esse relativi dovranno essere presentati al Ministero delle comunicazioni per l'approvazione entro il 30 settembre 1937 per le navi di cui alla lettera *a*) ed entro il 30 giugno 1940 per la nave di cui alla lettera *b*).

Per il periodo successivo di durata della convenzione il Ministero delle comunicazioni si riserva di stabilire, sentita la Società ed in relazione alle esigenze delle linee nonchè all'età delle navi in servizio, se e quali altre nuove costruzioni dovranno essere eseguite, nonchè i termini relativi. Nel caso di inadempimento di tali termini saranno applicabili le disposizioni dell'articolo 37 del capitolato.

In attesa dell'entrata in servizio delle nuove navi la Società potrà far navigare materiale usato, purchè riconosciuto idoneo dal Ministero delle comunicazioni, salva l'applicazione dell'art. 7 del capitolato. E' altresì consentito alla Società di mantenere temporaneamente in servizio il piroscafo « Scarpanto » a condizione che mantenga sempre la iscrizione nella prima classe del Registro italiano navale e aeronautico e salve le disposizioni dell'art. 13 del capitolato.

Art. 9.

LE NAVI ALLO SCADERE DELLA CONVENZIONE.

Alla scadenza del presente contratto lo Stato avrà la facoltà di rilevare o far rilevare al nuovo od ai nuovi concessionari delle linee sovvenzionate, ed in tal caso la Società avrà l'obbligo di cedere, tutte o in parte le navi adibite alle linee contemplate nella annessa tabella (allegato 1).

Il prezzo del rilievo sarà determinato da un collegio peritale con le funzioni di arbitro inappellabile composto di 5 membri, dei quali due saranno nominati da ciascuna delle due parti interessate, ed il quinto, ove non fosse scelto di accordo fra le parti, sarà nominato dal presidente del Tribunale di Roma.

Art. 10.

NOLEGGIO DELLE NAVI.

Il Ministero delle comunicazioni avrà il diritto di noleggiare per i servizi straordinari dello Stato i piroscafi della Società completamente armati. In questo caso, sarà corrisposto alla Società un compenso risultante dai seguenti elementi, per tutta la durata effettiva del noleggio:

1° il sei per cento per interesse sul valore attuale della nave;

2° l'undici per cento annuo sul valore iniziale della nave per le quote di ammortamento, manutenzione e riparazioni ordinarie, spese di amministrazione e fondo grandi riparazioni;

3° il rimborso delle spese vive, quali: il consumo del combustibile e delle materie grasse, paghe, panatiche ed accessori dell'equipaggio, spese portuali ed assicurazione.

Il materiale dovrà essere restituito nelle condizioni in cui fu consegnato salvo il normale deperimento.

Agli effetti del presente articolo il valore iniziale è ragguagliato al costo di costruzione, al momento del noleggio, di una nave identica, aumentato del valore, allo stesso momento, delle dotazioni e corredi di cui la nave da noleggiarsi risulta provvista; il valore attuale è quello iniziale ridotto del 4 per cento per ogni anno o frazione di anno di età della nave fino ad un minimo del 25 per cento del valore iniziale.

Il valore iniziale sarà determinato d'accordo tra il Ministero delle comunicazioni e la Società, ed in mancanza di accordo dal Ministro per le comunicazioni in via definitiva, sentito il Consiglio superiore della Marina mercantile.

Art. 11.

REGOLAMENTO ORGANICO PER IL PERSONALE DI STATO MAGGIORE NAVIGANTE E PER QUELLO ADDETTO AI SERVIZI AMMINISTRATIVI.

Entro sei mesi dalla stipulazione della presente convenzione la Società presenterà al Ministero delle comunicazioni, per l'approvazione, il regolamento organico per il personale di stato maggiore navigante e per quello addetto ai servizi amministrativi.

Ove la Società non adempisse a tale obbligo il Ministro per le comunicazioni provvederà d'ufficio alla compilazione del predetto regolamento.

Art. 12.

IMBARCO DI DIPLOMATI, CAPITANI O MACCHINISTI.

La Società ha l'obbligo di imbarcare sulle navi addette a linee toccanti porti esteri oltre l'equipaggio normale un diplomato capitano e un diplomato macchinista in qualità di allievi.

L'imbarco sarà fatto su richiesta della Direzione marittima nella cui circoscrizione è compreso il porto di armamento delle navi.

La durata dell'imbarco per ogni diplomato non può essere inferiore ad un anno. Trascorso tale periodo e semprechè sia terminato il viaggio in corso il diplomato imbarcato sarà sostituito da un altro diplomato designato dalla Direzione marittima.

I diplomati imbarcati avranno una paga mensile di L. 150 aumentabili a L. 200 e trattamento tavola di ufficiali.

TARIFFE.

Art. 13.

In deroga alle disposizioni del capitolato annesso alla presente convenzione, le tariffe massime da applicarsi per il trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori sulle linee 1, 2 e 3 di cui alla tabella (allegato 1) annessa alla presente convenzione nonchè per le relazioni con Ravenna sulla linea 4 di cui alla stessa tabella, saranno le seguenti:

TABELLA A (1)

Passeggeri:

ZONE DI PERCORRENZA	CENTESIMI PER PASSEGGERO CHILOMETRO		
	I Classe	II Classe	III Classe
da 1 a 150 chilometri	39,9	26,6	13,3
da 151 a 300 »	29,82	19,88	9,94
da 301 a 600 »	20,89	13,93	6,96
da 601 a 1000 »	17,22	11,48	5,74
da 1001 a 1500 »	13,65	9,1	4,55
da oltre 1500 »	9,45	6,3	3,15

Sulle navi adibite alle linee di cui al presente articolo potranno aggiungersi cabine speciali a prezzi superiori a quelli normali, da determinarsi dal Ministero delle comunicazioni.

Il numero di tali cabine non potrà eccedere il 40 per cento del numero totale dei posti di 1ª classe.

I ragazzi di età inferiore ai tre anni saranno esenti da qualsiasi pagamento (vitto escluso); quelli dai tre ai dieci anni non compiuti, pagheranno metà tariffa.

Il costo del letto, del vitto e delle consumazioni a bordo sarà determinato dal Ministero delle comunicazioni. Il vitto non è obbligatorio pei passeggeri nei viaggi di durata inferiore a 12 ore.

(1) Nei prezzi di passaggio risultanti dall'applicazione della presente tabella non sono compresi il costo del vitto per tutte le classi e quello del letto per la prima e la seconda classe.

Ogni passeggero di 1ª avrà diritto di portare con sè gratuitamente 100 chilogrammi di bagaglio, ed ogni passeggero di 2ª e 3ª classe 70 chilogrammi, anche se il bagaglio è costituito da derrate e prodotti agricoli per il consumo personale.

TABELLA B

Merci:

ZONE DI PERCORRENZA	PREZZO PER QUINTALE IN LIRE			
	I Cl.	II Cl.	III Cl.	IV Cl.
Sino a 200 Km. (minimo per Q.le). . .	7,35	5,88	4,48	2,8
da oltre 200 e sino a 300 Km. (1). . .	0,294	0,196	0,112	0,056
da oltre 300 e sino a 400 Km. (1). . .	0,196	0,098	0,070	0,049
da oltre 400 e sino a 1000 Km. (1). . .	0,049	0,049	0,049	0,049
oltre 1000 chilometri (1).	0,035	0,035	0,035	0,035

L'importo minimo di ogni spedizione è di lire dieci; le frazioni di quintale inferiori a 50 chilogrammi e quelle di 50 e più chilogrammi, sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale e per quintale intero. Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 e del 100 per cento a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 e 150 chilogrammi per metro cubo.

La tariffa non comprende i diritti d'imbarco, stivaggio, disistivaggio e sbarco. Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco.

Lo stivaggio, il disistivaggio e lo sbarco delle merci sarà fatto a cura della Società la quale non potrà per tali operazioni applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dalle autorità locali competenti; tuttavia per partite di importanza speciale la Società potrà consentire al ricevitore, salvo particolari disposizioni vigenti nei porti, di ritirare le merci sotto paranco.

TABELLA C

Bestiame:

ZONE DI PERCORRENZA	LIRE PER CAPO			
	I Cl.	II Cl.	III Cl.	IV Cl.
da 1 a 300 Km. (prezzo minimo). . . .	28 —	16 —	7,60	4 —
per ogni 50 Km. indivisibili oltre 300 e fino a 500 Km..	4 —	3 —	1,60	1 —
per ogni 100 Km. indivisibili oltre 500 Km.	3 —	2 —	1 —	0,40

Appartengono alla 1ª classe: cavalli, buoi, muli, tori, vacche, vitelli;
alla 2ª classe: asini, muletti, puledri piccoli e vitellini;
alla 3ª classe: montoni, capre, pecore e porci;
alla 4ª classe: capretti, agnelli e porcellini da latte.

Il nolo per l'uso del box non è compreso nei prezzi suddetti.

Le modificazioni alla classificazione suindicata saranno determinate d'accordo fra il Ministero delle comunicazioni e la Società.

TABELLA D

Valori.

ZONE DI PERCORRENZA	Lire per ogni 1000 indivisibili
da 1 a 200 chilometri (prezzo minimo)	4 —
per ogni 100 chilometri indivisibili oltre 200 e fino a 500 chilometri.	0,72
per ogni 100 chilometri indivisibili oltre 500 e fino a 1000 chilometri.	0,24
per ogni 100 chilometri indivisibili oltre 1000 Km. . .	0,12
prezzo massimo.	12 —

Nessun diritto di cappa potrà essere gravato dalla Società sulle spedizioni di merci, bestiame e valori.

(1) Per ogni 20 chilogrammi indivisibili.

Art. 14.

Per il trasporto dei piccoli colli contenenti merci sulle linee 1, 2 e 3 di cui alla tabella (allegato 1) annessa alla presente convenzione nonchè per le relazioni con Ravenna sulla linea 4 di cui alla stessa tabella si applicheranno le seguenti tariffe e condizioni in luogo di quelle previste all'articolo 23 del capitolato:

fino a 60 Kg. . . . . . . L. 5 —
fino a 120 Kg. . . . . . . » 10 —

Per l'operazione di trasbordo dei piccoli colli suddetti da una nave ad un'altra sarà percepito dalla Società un compenso non superiore a L. 2 per collo.

Il volume dei piccoli colli non dovrà superare un quarto di metro cubo.

Art. 15.

CONVENZIONI SPECIALI.

La Società si obbliga, su richiesta delle singole Amministrazioni dello Stato ad addivenire alla stipulazione di convenzioni speciali per disciplinare i reciproci rapporti in ordine al trasporto di persone o cose per conto o a spese delle Amministrazioni stesse.

Art. 16.

INTERRUZIONE, SOSPENSIONE O ABBANDONO DEL SERVIZIO.

Nei casi di interruzione, sospensione o abbandono parziale o totale dei servizi, non dovuti a causa di guerra o di contumacia il Ministero delle comunicazioni potrà, con semplice lettera o nota stragiudiziale, diffidare il concessionario a riprendere il servizio secondo le norme prescritte dalla presente convenzione e dal relativo capitolato entro il termine perentorio che sarà indicato nella diffida. Tale invito avrà efficacia di formale e legale costituzione in mora.

Quando nonostante tale invito, il servizio non venisse regolarmente ripreso nel termine prescritto, ovvero fosse ripreso, ma si verificasse poi una nuova interruzione, il Ministro per le comunicazioni avrà facoltà di revocare la concessione, ed anche di far prendere possesso delle navi e dell'azienda per quanto possa occorrere ad esercitare i servizi con regolarità sia direttamente sia per mezzo di altra ditta, società od ente, nel cui confronto il Ministro per le comunicazioni potrà addivenire a nuova concessione. In ogni caso la continuazione dell'esercizio sarà a rischio, pericolo e responsabilità della Società revocata la quale risponderà pure di ogni altro danno. Qualora dall'esercizio così continuato risultasse un utile, sarà prelevato nei limiti di esso a favore della Società revocata un compenso di requisizione da determinarsi secondo le disposizioni legislative vigenti in materia per i piroscafi dei quali il Ministero delle comunicazioni avesse preso possesso. Ogni eventuale avanzo è devoluto allo Stato.

Art. 17.

DECADENZA DELLA CONCESSIONE PER GRAVI E COSTANTI IRREGOLARITÀ.

Quando nella esecuzione del servizio o nell'amministrazione della Società si verifichino irregolarità gravi e costanti che, senza dar luogo ai casi di interruzione, sospensione od abbandono contemplati dell'art. 16 ne compromettano — a giudizio insindacabile dell'Amministrazione — le finalità, il Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di revocare la concessione ed anche di far prendere possesso delle navi e dell'azienda ai sensi e per gli effetti dell'articolo suaccennato.

Art. 18.

DIVIETI.

La Società non potrà senza l'autorizzazione del Ministro per le comunicazioni:

a) cedere ad altri i servizi contemplati dalla presente convenzione;

b) vendere le navi assegnate ai servizi stessi o consentire iscrizioni d'ipoteca sulle navi stesse;

c) assumere per conto di uno Stato estero l'esercizio di un servizio marittimo.

Le è del pari vietata qualunque partecipazione diretta o indiretta a «trust», coalizioni o cartelli, o ad accordi di qualsiasi genere, tendenti a modificare artificialmente i prezzi o a deviare artificialmente correnti di esportazione o di traffico, come pure di svolgere con mezzi di sleale concorrenza un'azione avente lo scopo evidente di ostacolare iniziative della marina libera nazionale.

Qualora la Società apertamente o nascostamente contravvenisse ai divieti di cui al presente articolo il Ministro per le comunicazioni potrà annullare, sentito il Consiglio di Stato, la concessione.

Art. 19.

CAUZIONE.

All'atto della stipulazione del contratto la Società dovrà prestare una cauzione corrispondente al 10 per cento dell'ammontare annuo della sovvenzione. La cauzione dovrà essere prestata in titoli di rendita o in valori garantiti dallo Stato, oppure costituendo ipoteca sopra una o più navi di proprietà della Società, le quali dovranno essere a tal uopo assicurate presso una Società italiana di assicurazioni, accettata dal Ministero delle comunicazioni per una somma che garantisca l'ammontare della cauzione, e la relativa polizza dovrà essere girata a favore del Ministero stesso.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti e delle responsabilità incorse così dalla Società, come dalle persone per cui essa deve rispondere civilmente. La cauzione serve eziandio per garantire il pagamento delle multe e delle penali inflitte che non fossero pagate dalla Società o non si potessero prelevare dalla sovvenzione. In questo caso si provvederà mediante decreto del Ministro per le comunicazioni a prelevare le somme dalla cauzione, la quale deve essere reintegrata entro dieci giorni dalla data del decreto. Non avvenendo ciò, la Società s'intende decaduta per sua colpa dalla concessione.

Art. 20.

DANNI PER DECADENZA DELLA CONCESSIONE.

Nei casi di revoca o decadenza previsti dalla presente convenzione, la cauzione verrà incamerata di pieno diritto e la Società sarà tenuta al risarcimento di tutti i danni che per i casi suddetti possono derivare allo Stato.

Art. 21.

CASI DI GUERRA.

In caso di guerra o di ostilità fra l'Italia ed un'altra potenza o fra potenze estere che importi modificazioni alle linee contemplate dalla presente convenzione od alle condizioni di esercizio delle stesse, la presente convenzione sarà riveduta in relazione alle modificazioni suddette.

Art. 22.

RISOLUZIONE DI CONTROVERSIE.

Tutte le controversie, che potessero sorgere per l'interpretazione e la esecuzione della presente convenzione e annesso capitolato, per le quali non fosse specialmente provveduto, saranno decise da un collegio arbitrale che si riunirà in Roma e sarà composto di tre membri, dei quali uno da nominarsi dal Ministro per le comunicazioni, una dalla Società, e il terzo da eleggersi di comune accordo fra le parti ed in difetto di accordo da nominarsi dal presidente del Consiglio di Stato

La decisione del collegio arbitrale non è soggetta ad appello o a ricorso per Cassazione.

Art. 23.

SOVVENZIONE PER LINEA.

Con decreto del Ministro per le comunicazioni la sovvenzione complessiva stabilita dall'articolo 2 della presente convenzione sarà ripartita fra le singole linee indicate nella annessa tabella.

La presente convenzione è redatta e sottoscritta in triplice originale a Roma il 10 luglio 1937-XV.

Per il Ministero delle comunicazioni:
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società Fiumana di navigazione:
MARIO BATTISTELLA FU MICHELE.

ALLEGATO 1.

Tabella delle linee di navigazione del Carnaro e di Zara.

Linea 1 - Fiume-Abbazia-Pola-Brioni (facoltativo) - Venezia e ritorno, periodicità: settimanale dal 16 settembre al 15 giugno incluso, trisettimanale dal 16 giugno al 15 settembre incluso.

Velocità oraria normale di esercizio: miglia 12.

Linea 2 - Ancona-Pola-Fiume e ritorno, periodicità: bisettimanale dal 16 settembre al 15 giugno incluso; con approdo in uno dei viaggi settimanali a Lussinpiccolo fra Ancona e Pola, e nell'altro viaggio settimanale ad Abbazia fra Pola e Fiume.

Dal 16 giugno al 15 settembre incluso sarà eseguito un terzo viaggio settimanale Ancona-Abbazia-Fiume e ritorno; Velocità oraria normale di esercizio: miglia 12.

Linea 3 - Ancona-Zara e ritorno.
Periodicità: giornaliera.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia 12.

Linea 4 - Fiume-Abbazia-Fianona (facoltativo - Portalbona-Cherso-Valmazzinghi (facoltativo) - Pola-Rovigno-Parenzo-Pirano-Trieste-Ravenna e ritorno, con approdo facoltativo a Sussak.
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia 10.

Linea 5 - Fiume-Abbazia-Laurana-Moschiena-Fianona-Portalbona-Cherso e ritorno.
Periodicità: giornaliera per sei viaggi alla settimana.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia 10.

Linea 5-*bis* - Cherso-Pola e ritorno.
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia 10.

Linea 6 - Fiume-Volosca (facoltativo) - Abbazia-Ica (facoltativo) - Laurana e ritorno.
Periodicità: cinque corse al giorno dal 1° aprile al 31 ottobre ed una corsa al giorno dal 1° novembre al 31 marzo.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia 10.

Linea 7 - Fiume-Isole del Carnaro.
Periodicità: bisettimanale.
Primo viaggio settimanale: Fiume-Caisole-Cherso-S. Martino-Ossero-Unie-Sansego-Lussinpiccolo-Unie-Sansego-Lussinpiccolo-Sansego-Unie-Lussinpiccolo-Unie-Sansego-Lussinpiccolo-Sansego-Unie-Lussinpiccolo e ritorno.
Secondo viaggio settimanale: Fiume-Caisole-Veglia-Arbe-Lussingrande-Selve-Zara e ritorno.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia 10.

Linea 8 - Fiume-Abbazia-Lussinpiccolo-Zara-Traù (sola andata) - Spalato-Comisa (sola andata) - Lesina (solo ritorno) - Curzola (solo ritorno) - Lagosta e ritorno.
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia 10.

Linea 9 - Fiume-Zara-Sebenico-Traù (solo ritorno) - Spalato-Lagosta e ritorno.
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia 10.

Linea 10 - Zara-Obbrovazzo e ritorno.
Periodicità: bisettimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia 10.

Linea 11 - Zara-Pago e ritorno.
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia 10.

Linea 12 - Zara-Zaravecchia-Sebenico-Scardona e ritorno.
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia 10.

Linea 13 - Zara-Oltre-Zaravecchia-Sebenico e ritorno
Periodicità: settimanale.
Velocità oraria normale di esercizio: miglia 10.

Per il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 1937 sono ritenuti validi a tutti gli effetti della convenzione gli itinerari ed orari eseguiti in base ad autorizzazione od approvazione concessa dal Ministero delle comunicazioni.

NAVI ASSEGNATE ALLE LINEE.

Linee 1, 2 e 3 - tre navi della stazza lorda unitaria di 1000 tonnellate;

Linea 4 - una nave della stazza lorda di 500 tonnellate;

Linee 5, 6, 10, 11, 12 e 13 cinque navi della stazza lorda unitaria di 200 tonnellate.

Entro il 31 dicembre 1942 dovrà essere assegnata alla linea 5 una nave della stazza lorda minima di 250 tonnellate. Entro il 31 dicembre 1939 dovranno essere assegnate alla linea 6 due navi di nuova costruzione;

Linea 7 - una nave della stazza lorda di 150 tonnellate;

Linea 8 e 9 - una nave della stazza lorda di 500 tonnellate.

Fatto a Roma, in tre originali, addì 10 luglio 1937-XV.

Per il Ministero delle comunicazioni:
Il direttore generale della marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

Per la Società Fiumana di navigazione:
MARIO BATTISTELLA FU MICHELE.

ALLEGATO 2.

Capitolato.

ESECUZIONE DEI VIAGGI - ITINERARI ED ORARI.

Art. 1.

I servizi da eseguirsi sono indicati nella tabella annessa alla convenzione.

Art. 2.

Gli orari delle linee verranno determinati dal Ministero delle comunicazioni, sentita la Società, e potranno essere in egual modo variati.

Le partenze potranno però, per ragioni di ordine pubblico o di interesse postale, commerciale o politico, essere ritardate o anticipate per disposizione del Ministero delle comunicazioni o dei suoi rappresentanti, senza che si possa chiedere alcun compenso nè dalla Società in confronto dello Stato, nè dai terzi in confronto della Società o dello Stato. Dei ritardi verificatisi per causa di forza maggiore sarà giudice l'autorità marittima locale.

In caso di ritardo nella traversata, i capitani abbrevieranno il tempo di sosta nei diversi porti di approdo riducendolo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare a destinazione in orario o col minor ritardo possibile. Per le linee da passeggeri i cui orari siano in coincidenza con servizi ferroviari o con i servizi marittimi che saranno indicati dal Ministero delle comunicazioni, la Società ha inoltre l'obbligo di aumentare la velocità nei limiti della riserva per ricuperare il ritardo esistente alla partenza o verificatosi durante il viaggio.

Le ore di arrivo e di partenza nei singoli approdi debbono riferirsi al momento in cui le navi accostano alla banchina, pronte all'imbarco o allo sbarco dei passeggeri della posta e delle merci, ovvero se ne discostano. Nelle località in cui tali operazioni non possono compiersi alla banchina si avrà riguardo al momento in cui la nave è pronta ad eseguirle, ovvero al momento in cui lascia l'ancoraggio.

Art. 3.

I viaggi dovranno essere eseguiti con la velocità normale indicata per le rispettive linee, salvo i casi in cui tale velocità debba essere superata come previsto nel precedente articolo.

Pr la velocità normale s'intende quella che dovranno avere le navi in circostanze di ordinaria navigazione e sulla medesima saranno stabiliti i relativi orari.

Art. 4.

Nessuna variazione potrà essere apportata dalla Società agli itinerari delle linee se non previa autorizzazione del Ministero delle comunicazioni.

Il Ministero delle comunicazioni potrà sopprimere e attuare provvisoriamente o definitivamente approdi semprechè dall'attuazione dei nuovi approdi non derivi tale aumento di percorrenza da richiedere aumento di materiale. Potrà altresì fare eseguire viaggi straordinari, nel qual caso, ove tali viaggi possano essere eseguiti col materiale assegnato alle linee, saranno rimborsate alla Società le sole spese vive di esercizio.

Il Ministro per le comunicazioni potrà, per ragioni di interesse postale, commerciale o politico od in vista di nuove esigenze dei traffici o dell'economia nazionale e previo accordo con la Società, modificare gli itinerari, la periodicità e la velocità delle linee, sopprimere uno o più viaggi o parte di essi, fermo restando che non venga aumentato l'onere finanziario dello Stato, e salva l'applicazione dell'art. 37.

NAVI.

Art. 5.

Le navi da assegnarsi alle linee devono essere iscritte alla prima classe del « Registro italiano navale ed aeronautico » e devono mantenere tale classificazione per tutta la durata del contratto.

Salvo il disposto dell'art. 7 esse devono avere caratteristiche non inferiori a quelle indicate nella tabella di cui all'art. 1 e il loro numero dovrà essere per ciascuna linea tale che si possa provvedere in ogni momento alla regolare ed esatta esecuzione del servizio.

Inoltre, salvo sempre il disposto dell'art. 7, devono essere di assoluta proprietà della Società.

La Società ha l'obbligo di assicurare tutte le navi assegnate al servizio.

Salvo speciale autorizzazione del Ministro per le comunicazioni, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, le navi che abbiano raggiunto l'età di 25 anni dovranno essere sostituite.

La Società dovrà impiantare e mantenere in efficenza sulle navi adibite alle linee picchi di carico del numero e potenzialità che saranno stabiliti dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 6.

La Società indicherà al Ministero delle comunicazioni le linee sulle quali intende destinare le singole navi; queste non potranno essere distolte dalle linee così indicate e sostituite con altre senza l'autorizzazione del Ministero predetto. A tale effetto i verbali di visita indicheranno tutte le linee alle quali una nave potrà essere assegnata.

La Società non è esonerata dall'obbligo di disimpegnare il servizio, nei modi stabiliti, in alcun caso e nemmeno se essa non possa disporre di parte del materiale assegnato ad una linea, per causa di forza maggiore o di riparazione.

Nel caso che una nave si perdesse, la Società dovrà provvedere provvisoriamente al servizio con altra nave anche se non rispondente pienamente alle condizioni stabilite, ed avrà l'obbligo di sostituirla con altra rispondente alle condizioni stesse, nel termine che sarà fissato dal Ministero delle comunicazioni.

Art. 7.

Il Ministro per le comunicazioni ha facoltà insindacabile di autorizzare la Società, in casi eccezionali, ad assegnare temporaneamente alle linee navi non corrispondenti alle condizioni stabilite, prendendole, ove occorra, a noleggio.

In tali casi la sovvenzione complessiva attribuita alla linea sarà ridotta proporzionalmente secondo la formula seguente:

$$S^1 = S - (a + b)$$

in cui

S^1 rappresenta la sovvenzione ridotta;
S rappresenta la sovvenzione normale;
a rappresenta la ritenuta per deficienza di velocità;
b rappresenta la ritenuta per deficienza di tonnellaggio;

$$a = S - \left[\frac{S}{2} + \frac{S}{2}\left(\frac{V^1}{V}\right)^3\right]$$

$$b = S - \left(0{,}65\ S + 0{,}35\ S \cdot \frac{T^1}{T}\right)$$

nelle quali

V^1 rappresenta la velocità effettiva;
V rappresenta la velocità prescritta;
T^1 rappresenta il tonnellaggio effettivo;
T rappresenta il tonnellaggio prescritto, ridotto della percentuale di cui in seguito.

La riduzione della sovvenzione si calcola per viaggio e sarà effettuata previa una tolleranza del 10 per cento nei riguardi delle deficienze di tonnellaggio.

Art. 8.

Le navi nuove che la Società ha l'obbligo di destinare ai servizi, devono essere costruite nei cantieri italiani.

I piani delle navi di nuova costruzione e quelli dei loro apparati motori e gli schemi dei relativi contratti di costruzione dovranno essere presentati al Ministero delle comunicazioni per l'approvazione.

I piani comprenderanno generalmente:

a) il piano di costruzione;
b) i piani dei ponti;
c) la sezione longitudinale;
d) qualche sezione trasversale;
e) l'esponente di carico particolareggiato, con i calcoli principali di stabilità;
f) disegno di massima dell'apparato motore;
g) specificazione dello scafo (compreso impianto elettrico) e dell'apparato motore;
h) numero e portata dei picchi di carico in relazione alle caratteristiche della nave ed ai servizi ai quali dovrà essere destinata.

E' in facoltà dell'Amministrazione di esonerare la Società dalla presentazione di qualcuno di questi documenti.

Per contro l'Amministrazione può richiedere qualche altro documento, ed in modo particolare le curve di carena ed i calcoli di allagamento se essa lo giudicherà opportuno.

Anche nei casi in cui potessero adibirsi ai servizi navi usate da acquistare a tale scopo, la Società dovrà, prima dell'acquisto, presentare al Ministero delle comunicazioni i piani e documenti sopra indicati, salva sempre la facoltà dell'Amministrazione di esonerarla dalla presentazione di taluno di questi piani o documenti. Dovrà inoltre la Società presentare una copia del contratto di acquisto.

La Società dovrà altresì presentare al Ministero delle comunicazioni per l'approvazione i piani di modifiche o trasformazioni di qualche importanza, prima di intraprendere i lavori.

Art. 9.

Le navi sia di nuova costruzione che acquistate devono essere riconosciute idonee al servizio della linea o delle linee cui sono destinate.

A tal uopo, prima che una nave sia messa in servizio, una Commissione nominata dal Ministero delle comunicazioni procederà:

a) ad una visita generale della nave di cui all'art. 10;
b) ad una prova in mare di cui all'art. 11.

Art. 10.

Fermi rimanendo la vigilanza e gli accertamenti di competenza del Registro italiano navale ed aeronautico e l'esercizio delle funzioni spettanti alle autorità marittime locali, la visita generale di cui all'articolo precedente avrà lo scopo di verificare che la nave corrisponda alle speciali prescrizioni della convenzione e del presente capitolato e alle disposizioni date dal Ministero delle comunicazioni nell'approvare sia i piani di costruzione delle navi stesse e dei loro apparati motori ed i relativi contratti, sia i piani di modifiche o trasformazioni.

La visita procederà secondo le norme che verranno stabilite dal Ministero.

Per le navi adibite a trasporto passeggeri la Commissione si accerterà che gli adattamenti delle classi e dei servizi annessi risultino, nel loro complesso, improntati, in relazione alle caratteristiche delle varie linee, a criteri di praticità e modernità, ed in particolare che gli alloggi ed i relativi accessori rispondano come spazio, arredamento e ventilazione ai necessari requisiti di comodità, di efficienza ed igiene.

Uguali direttive saranno seguite dalla Commissione per quanto riguarda le sistemazioni degli ufficiali e della bassa forza.

La Commissione infine esprimerà il suo giudizio sull'allestimento in genere e sul grado di rifinitura delle navi sottoposte a visita.

All'atto della visita la Società presenterà alla Commissione i risultati degli accertamenti di stabilità eseguiti dal Registro italiano dopo ultimati i lavori e l'Amministrazione emanerà in conseguenza le norme da seguire nell'ordinario servizio per quanto si riferisce allo zavorramento della nave, alla chiusura dei portellini, ecc.

La visita della Commissione ministeriale è altresì obbligatoria per quelle navi che, quantunque ammesse al servizio sovvenzionato, siano state assoggettate a radicali riparazioni, ovvero a modifiche o trasformazioni di qualche importanza.

Art. 11.

Tutte le navi da assegnare ai servizi sovvenzionati dovranno sottostare, alla presenza della Commissione di cui all'art. 9, ad una prova di velocità, con mare calmo o leggermente mosso, della durata di dodici ore consecutive, delle quali nove ore ad una velocità media superiore del 15 per cento a quella prescritta per linee a velocità fino a dodici miglia e superiore del 10 per cento per velocità maggiori alle dodici miglia; e tre ore alla velocità normale di navigazione.

Per la determinazione della velocità le navi, con dislocamento pari alla metà della loro portata lorda, percorreranno nei due sensi e per un numero pari di volte una base misurata opportunamente scelta tra quelle edite dall'Istituto idrografico della Regia marina.

Durante tale prova verranno accertate le condizioni di governo, le qualità manovriere e di navigabilità nonchè l'esistenza di vibrazioni e la presenza di fumo dipendente da imperfetta combustione.

Durante le tre ore di prova alla velocità normale di navigazione, verrà determinato il consumo di combustibile.

La Commissione avrà facoltà di accertarsi del funzionamento di qualche macchinismo ausiliario.

Di queste prove verrà redatto processo verbale che sarà firmato oltre che dalla Commissione, anche da un delegato della Società.

Art. 12.

Il Ministero delle comunicazioni potrà autorizzare che la visita e le prove indicate negli articoli precedenti siano eseguite posteriormente all'entrata in servizio delle navi, quando ciò sia ritenuto necessario per non ritardare o interrompere l'esercizio di una linea, e purchè l'autorità marittima abbia accertato che le navi stesse siano in perfette condizioni di navigabilità.

Art. 13.

Il Ministero delle comunicazioni potrà inoltre, ogni qualvolta lo ritenga opportuno, ed in ogni caso almeno di biennio in biennio, far procedere ad una visita sommaria, ed occorrendo anche a visita straordinaria delle navi, per accertare se le medesime riuniscano sempre tutte le condizioni necessarie alla regolarità del servizio, alla sicurezza della navigazione e alle esigenze del trasporto della posta, dei passeggeri, delle merci e del bestiame.

Risultando dalle visite che taluna nave non soddisfi alle condizioni suaccennate, od a quelle stabilite per i trasporti suddetti dagli ordinamenti marittimi che venissero successivamente emanati, la Società, dovrà, nel termine che le verrà assegnato, eseguire i lavori necessari per rimettere la nave nelle condizioni stabilite, ovvero provvedere a sostituirla con altra rispondente alle condizioni stesse, e ciò senza pregiudizio della regolare esecuzione del servizio e ferma la responsabilità che la Società possa avere incontrato per ritardi e inconvenienti verificatisi.

Art. 14.

Le spese per indennità di missione al personale ed alle Commissioni incaricate dal Ministero delle comunicazioni della esecuzione delle visite delle navi saranno a carico della Società.

RICEVIMENTO, CUSTODIA, TRASPORTO E CONSEGNA DEGLI EFFETTI POSTALI.

Art. 15.

La Società ha l'obbligo del trasporto gratuito regolare e compiuto di tutti gli effetti postali descritti sui fogli di via, senza limitazione di peso, siano essi originari, o a destinazione del Regno, siano originari o a destinazione di Stati esteri.

Sotto la denominazione di effetto s'intende tutto ciò che per legge la posta ha diritto di trasportare, compresi i pacchi postali del peso ciascuno non superiore a 20 chilogrammi. Qualora peraltro lo spazio occupato dai pacchi superasse il tre per cento del volume delle stive della nave, per l'eccedenza sarà corrisposto alla Società un compenso da stabilirsi insindacabilmente dal Ministro per le comunicazioni.

La Società avrà pure l'obbligo di trasportare gratuitamente gli oggetti e le provviste riferentisi ai servizi postali, telegrafici e telefonici dipendenti dal Ministero delle comunicazioni, nel limite dell'1 per cento della portata lorda di ciascuna nave in ciascun viaggio.

Per il trasporto degli effetti postali da porti esteri a porti del Regno o delle sue Colonie e di quelli scambiati tra porti esteri è dovuto un corrispettivo per il quale la Società è in facoltà di stipulare con le Amministrazioni postali estere speciali accordi. Però tali accordi dovranno concretarsi sulla base delle convenzioni postali internazionali ed essere preventivamente approvati dall'Amministrazione postale italiana cui compete una quota parte, da determinarsi mediante particolari convenzioni, del corrispettivo stesso.

Qualora gli accordi di cui sopra non fossero stati stipulati e le Amministrazioni postali estere corrispondessero i diritti per il trasporto marittimo direttamente a quella italiana, questa sarà tenuta a pagare alla Società un compenso pari al diritto miritimo stabilito dagli accordi internazionali, esclusa ogni maggiorazione, e su tale compenso sarà egualmente detratta la quota parte predetta.

Art. 16.

La Società dovrà destinare su ogni nave un locale spazioso, lontano dalla macchina e ben riparato per collocarvi gli effetti: questo locale dovrà chiudersi a chiave, rimanendo la custodia degli effetti affidata al capitano della nave sotto la sua responsabilità.

Qualora l'Amministrazione delle poste chiedesse di destinare a bordo per il servizio degli effetti uno o due impiegati ed uno o due commessi il concessionario sarà in obbligo di assegnare apposito e sufficiente locale sopra coperta, in luogo centrale e prossimo al punto di carico e scarico degli effetti, e corredato di banchi, tavoli e casellari adatti per lo svolgimento delle operazioni postali. In tale ambiente saranno collocate le cuccette pieghevoli per gli impiegati ed i commessi. Questo locale dovrà essere mantenuto pulito ed illuminato a spese della Società.

Il vitto degli impiegati e dei commessi sarà calcolato a metà di quello dei viaggiatori.

Art. 17.

La Società dovrà far ritirare gli effetti postali al porto, o dagli uffici sanitari o consolari, dalle capitanerie, dagli uffici di porto, dalle dogane, ovvero, in difetto di essi uffici, dagli agenti incaricati di trasportare gli effetti medesimi allo scalo d'imbarco.

Essa dovrà egualmente operare la consegna degli effetti in arrivo negli uffici suddetti od agli agenti suindicati.

La consegna ed il ricevimento degli effetti potranno, a richiesta del Ministero delle comunicazioni, effettuarsi anche presso le agenzie della Società.

Il trasporto degli effetti da terra a bordo e viceversa sarà a carico della Società, la quale dovrà adottare le misure necessarie onde le relative operazioni siano compiute con sicurezza, senza pericolo di avaria e senza perdita di tempo.

Art. 18.

Per la consegna ed il ricevimento degli effetti la Società si uniformerà alle disposizioni che saranno emanate dal Ministero delle comunicazioni allo scopo di accertare il numero e la natura degli effetti per la conseguente responsabilità.

Le operazioni di sbarco degli effetti dovranno precedere qualsiasi altra operazione e dovranno effettuarsi non appena le navi siano ormeggiate.

Art. 19.

Il prodotto delle tasse delle corrispondenze e dei pacchi e del loro trasporto è devoluto interamente all'Amministrazione delle poste.

Non saranno ricevute a bordo altre corrispondenze che quelle regolarmente consegnate dagli uffici di posta, tanto interni che esteri, indicati dall'Amministrazione delle poste e dalle autorità diplomatiche italiane all'estero o che saranno immesse nella cassetta mobile d'impostazione delle lettere, di cui ciascuna nave sarà provveduta a cura della Società. La cassetta, alle cui eventuali riparazioni è tenuta la Società stessa, dovrà essere consegnata, unitamente agli effetti, agli uffici postali dei luoghi di approdo. Qualunque contravvenzione alle leggi postali per parte della Società o dei suoi agenti, sarà punita a norma di dette leggi.

I comandanti delle navi saranno tenuti inoltre allo smercio dei francobolli, biglietti e cartoline postali.

Potrà richiedersi alla Società che siano tenute esposte nelle agenzie cassette mobili di impostazione, con obbligo alle agenzie stesse di estrarne le corrispondenze e di farle consegnare ai comandanti delle navi.

Saranno affissi sul ponte e nelle sale dei viaggiatori degli avvisi, stampati a cura dell'Amministrazione delle poste, relativi all'interdizione del trasporto delle corrispondenze.

La Società però potrà trasportare con esenzione dalle tasse postali le lettere ed i pieghi concernenti esclusivamente l'Amministrazione delle linee da essa esercitate nonchè quelli relativi al servizio cumulativo.

Tuttavia l'Amministrazione delle poste, in caso di sospetto di frode, avrà la facoltà di richiedere l'apertura della corrispondenza, per verificare se il contenuto della medesima si trovi effettivamente nei limiti delle concessioni suindicate.

La Società senza il consenso del Governo non potrà trasportare effetti fra porti esteri per conto di uno Stato estero.

Art. 20.

La Società sarà responsabile, salvo il caso di forza maggiore, di tutti i danni risultanti all'Amministrazione dello Stato per perdite, manomissioni e avarie degli effetti.

TARIFFE E CONDIZIONI DI TRASPORTO
DEI PASSEGGERI, DELLE MERCI, DEL BESTIAME E DEI VALORI.

Art. 21.

La Società è obbligata al trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori per tutti gli scali toccati dalle sue navi, sotto l'osservanza delle tariffe e condizioni stabilite o approvate dal Ministero delle comunicazioni, sentita la Società.

Allo scopo di facilitare tali trasporti la Società dovrà stabilire apposite agenzie in tutti i luoghi di approdo.

Il Ministero delle comunicazioni provvederà, quando sia possibile, perchè in ciascuno scalo di approdo nel Regno sia assegnato alle navi postali un posto determinato per modo che, soddisfacendosi alle esigenze nautiche, si faciliti l'imbarco e lo sbarco degli effetti postali, dei viaggiatori e delle merci.

Art. 22

All'inizio del servizio le tariffe da applicarsi al trasporto dei passeggeri, delle merci, del bestiame e dei valori non potranno superare i limiti seguenti:

a) Passeggeri:

pei passeggeri di classe centesimi 24 per passeggero-chilometro,
pei passeggeri di ponte centesimi 12 per passeggero-chilometro.

Nel caso in cui si ritenga opportuno di distinguere i passeggeri in tre classi, la tariffa della classe intermedia sarà di centesimi 18 per passeggero-chilometro.

Potranno essere istituiti sulle navi posti di lusso con l'aumento fino al 20 per cento sul prezzo fissato pei passeggeri di classe. Il numero dei posti di lusso non potrà eccedere il 15 per cento del numero totale dei posti di classe.

I ragazzi di età inferiore ai tre anni saranno esenti da qualsiasi pagamento (vitto escluso); quelli dai tre ai dieci anni non compiuti pagheranno metà tariffa.

Ogni passeggero avrà diritto di portare con sè gratuitamente 60 chilogrammi di bagaglio, anche se è costituito da derrate o prodotti agricoli per consumo personale o pel mercato.

b) Merci:

per qualsiasi percorso delle linee per quintale L. 2,80.

L'importo minimo di ogni spedizione è di L. 4. Le frazioni di quintale inferiori a 50 chilogrammi e quelle di 50 e più chilogrammi sono rispettivamente calcolate per mezzo quintale e per quintale intero. Per le merci voluminose sarà applicato un aumento del 50 e del 100 per cento a seconda che la merce sia rispettivamente di peso inferiore a 250 o 150 chilogrammi per metro cubo.

La tariffa non comprende i diritti d'imbarco, stivaggio disistivaggio e sbarco. Gli speditori dovranno consegnare le merci sotto paranco.

Lo stivaggio, il disistivaggio e lo sbarco delle merci sarà fatto a cura del concessionario, il quale non potrà per tali operazioni applicare tariffe superiori a quelle che saranno determinate dalle autorità competenti.

c) Bestiame:

1ª classe L. 18,— per capo
2ª » » 12,— » »
3ª » » 3,— » »
4ª » » 1,50 » »

Appartengono alla 1ª classe: cavalli, buoi, muli, tori, vacche e vitelli;
alla 2ª classe: asini, muletti, puledri piccoli e vitellini;
alla 3ª classe: montoni, capre, pecore e porci;
alla 4ª classe: capretti, agnelli e porcellini da latte.

Il nolo per l'uso del box non è compreso nei prezzi suddetti.

Le modificazioni alla classificazione suindicata saranno determinate di accordo fra il Ministero delle comunicazioni e le Società.

d) Valori:

L. 3 per ogni 1000 lire indivisibili, con un massimo di L. 9.

Art. 23.

La Società ha l'obbligo del trasporto dei piccoli colli, contenenti merci, applicando una tariffa non superiore a L. 1,80 per collo.

I colli stessi non potranno superare nè il peso di chilogrammi 60 nè il volume di un quarto di metro cubo.

Art. 24.

La Società dovrà provvedere perchè ad ogni approdo possano essere caricate le merci pronte per l'imbarco; a tale scopo dovrà lasciare un proporzionale spazio a bordo pei diversi scali in relazione con la media del movimento commerciale di essi, secondo che sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni.

Quando per fatto proprio la Società non adempisse a tale obbligo sara tenuta ad eseguire il trasporto nel viaggio successivo, salvo che lo speditore non avesse provveduto nel frattempo in altro modo.

Nel [illegible]o e nell'altro caso la Società dovrà rimborsare le spese di [illegible]lla merce.

[illegible] non fosse presentata all'imbarco la merce impegnata la Società avrà diritto al 50 per cento del nolo.

Art. 25.

In caso di calamità pubblica, il Ministero delle comunicazioni potrà ordinare pei generi alimentari di prima necessità una temporanea riduzione di tariffe entro i limiti del 50 per cento delle tariffe normali, senza che la Società abbia diritto a verun compenso.

Art. 26.

A richiesta della Società, e sempre quando ne sia dimostrata la necessità in dipendenza di eventuali maggiori oneri di esercizio, il Ministero delle comunicazioni potrà, previo il parere favorevole del Consiglio superiore della Marina mercantile e del Consiglio di Stato, accordare aumenti alle tariffe indicate agli articoli 22 e 23 del presente capitolato ed a quelle stabilite dalla convenzione.

Il Ministero delle comunicazioni potrà inoltre, sentita la Società e previo il parere favorevole del Consiglio superiore della Marina mercantile e del Consiglio di Stato, disporre la riduzione delle tariffe massime indicate agli articoli 22 e 23 del presente capitolato e di quelle stabilite dalla convenzione quando ciò sia consentito dalle mutate condizioni della economia nazionale e dei traffici marittimi.

Qualsiasi modificazione alle norme e condizioni di trasporto in vigore alla data di inizio dei servizi contemplati dal presente capitolato, dovrà essere preventivamente approvata dal Ministero predetto udito il Consiglio superiore della Marina mercantile ed il Consiglio di Stato. Il Ministero delle comunicazioni potrà anche provvedere di sua iniziativa, sentita la Società ed i Consigli suddetti, alla revisione delle norme e condizioni medesime, ogni qualvolta ciò sia ritenuto da esso opportuno per armonizzarle con le leggi e le consuetudini.

Le variazioni alle tariffe e le modificazioni alle norme e condizioni di trasporto devono essere portate a conoscenza del pubblico quindici giorni prima della loro entrata in vigore.

Art. 27.

La sorveglianza sull'applicazione delle tariffe è esercitata dal Ministero delle comunicazioni. Il Ministero stesso vigilerà che la Società non accordi sulla stessa linea ribassi a vantaggio di singoli porti e di singoli speditori.

Al Ministero stesso spetterà la definizione delle eventuali contestazioni fra la Società e gli speditori, caricatori, ed altri terzi interessati; le decisioni del Ministero delle comunicazioni non sono appellabili dinanzi al Collegio degli arbitri di cui alla convenzione e non pregiudicano l'azione giudiziaria delle parti.

SERVIZIO CUMULATIVO.

Art. 28.

Per il trasporto di passeggeri, bagagli e merci la Società ha l'obbligo di attuare il servizio cumulativo con le Ferrovie e con gli altri concessionari di servizi marittimi sovvenzionati, e, possibilmente, con altre imprese italiane di navigazione marittima e fluviale, mediante unico contratto di trasporto, e, ove ne sia riconosciuta la convenienza dalle Amministrazioni vettrici, adottando tariffe con prezzi globali determinati sulle basi delle tariffe proprie a ciascuna amministrazione.

La Società dovrà pure, quando sia possibile, attuare il servizio cumulativo con imprese di navigazione estere che esercitino linee per località non toccate da navi italiane sovvenzionate.

Il trasporto delle merci e dei bagagli dalle stazioni ferroviarie dei porti di transito a bordo e viceversa sarà fatto a cura della Società verso quel compenso che sarà stabilito dalle autorità locali competenti.

Le norme e condizioni pei trasporti in servizio cumulativo fra la Società e le Ferrovie o fra la Società e qualsiasi altra impresa di navigazione dovranno essere sottoposte all'approvazione del Ministero delle comunicazioni.

La Società avrà l'obbligo di costruire, quando sia possibile, nei porti di transito appositi capannoni per le operazioni del servizio cumulativo.

FACILITAZIONI DI VIAGGIO E TRASPORTI PER CONTO DELLO STATO.

Art. 29.

La Società dovrà concedere: il viaggio gratuito, in prima classe, escluso il vitto e il letto:

a) alle persone che si trovano nelle condizioni dell'art. 2 del R. decreto-legge 3 gennaio 1926, n. 188. modificato con R. decreto 19 gennaio 1931, n. 103, e con legge 18 giugno 1931, n. 921, ed agli Accademici d'Italia, con tre viaggi all'anno per le loro famiglie;

b) ai funzionari dell'Amministrazione della Marina mercantile che viaggiano per ragioni di servizio ed agli ispettori delle poste e dei telegrafi con le norme che saranno stabilite dall'Amministrazione suddetta.

La Società dovrà inoltre concedere il viaggio gratuito in terza classe:

1) ai nazionali indigenti, residenti nelle colonie o all'estero e provenienti da altre linee, che rimpatriano per prestar servizio mi-

litare o per altri motivi, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, ed a quelli che ritornano alla loro residenza dopo di aver prestato servizio militare, su richiesta dell'autorità militare, in numero non superiore a quattro posti di 3ª classe per ogni viaggio di andata o di ritorno;

2) ai marinai italiani naufraghi, provenienti da altre linee, rimpatrianti, su richiesta delle autorità coloniali o consolari, in numero non superiore a dieci posti (3ª classe).

Il prezzo del vitto per i passeggeri di cui ai numeri 1 e 2 sarà stabilito dal Ministero delle comunicazioni, e sarà pagato dall'autorità che ha fatto la richiesta nei casi contemplati al n. 1 e dal Ministero suddetto nel caso contemplato al n. 2.

Art. 30.

La Società dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulle tariffe normali, escluso il vitto e il letto:

1) agli impiegati dello Stato e loro famiglie;

2) agli ufficiali e sottufficiali dei corpi militari dello Stato ed alle rispettive famiglie;

3) ai militari di truppa;

4) agli allievi degli Istituti nautici;

5) ai partecipanti ai congressi, alle fiere, alle esposizioni;

6) alle comitive di operai, di agricoltori e loro famiglie;

7) alle persone di servizio dei membri del Parlamento e delle categorie indicate ai numeri 1 e 2;

8) ai mutilati ed agli invalidi di guerra con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni;

ed in mancanza di speciali convenzioni con le Amministrazioni interessate:

a) ai militari di ogni grado che viaggiano isolati a spese dello Stato;

b) ai nazionali residenti nelle colonie o all'estero, provenienti da altre linee, che rimpatriano per presentarsi sotto le armi o che ritornino alla loro residenza, dopo aver adempiuto agli obblighi di leva.

In caso di mobilitazione la Società è obbligata a dare la preferenza all'imbarco a chi è chiamato a prestar servizio militare.

Art. 31.

La Società dovrà concedere:

a) la riduzione del 50 per cento sulle tariffe, escluso il vitto, ai mutilati ed agli invalidi di guerra che si rechino a Roma in occasione di speciali ricorrenze patriottiche. Tale riduzione sarà accordata in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri;

b) la riduzione del 75 per cento sulle tariffe normali, escluso il vitto e il letto, ai cittadini che viaggiano per prendere parte alle elezioni politiche.

Art. 32.

In mancanza di convenzioni speciali per il trasporto di persone o cose per conto o a spese dello Stato, la Società dovrà concedere la riduzione del 30 per cento sulla tariffa normale. Dovranno però essere trasportati gratuitamente, con le norme che saranno stabilite dal Ministero delle comunicazioni d'accordo col Ministero delle finanze, dalla Società i recipienti di qualsiasi peso e volume contenenti i valori dello Stato ed i recipienti vuoti di ritorno alle tesorerie: la consegna e il ritiro di tali recipienti, siano pieni o vuoti, sarà fatta a bordo da parte del personale dell'Amministrazione dello Stato.

Il Governo si obbliga, a parità di condizioni, di affidare alla Società i trasporti che possono compiersi sulle linee da esso esercitate.

SORVEGLIANZA DEI SERVIZI.

Art. 33.

La sorveglianza dei servizi spetta all'Amministrazione della marina mercantile (Ispettorato dei servizi marittimi) ed alle autorità da essa delegate. I funzionari dell'Amministrazione della marina mercantile e le autorità da essa delegate hanno diritto di eseguire a bordo delle navi e presso l'Amministrazione della Società tutte le indagini che occorresse di fare per accertare l'applicazione delle disposizioni contenute nella convenzione e nel presente capitolato.

A tale scopo la Società è tenuta a concedere ampia facoltà di accesso e di circolazione a bordo delle navi assegnate alle linee (comprese le navi di riserva) ai funzionari incaricati dei servizi di ispezione con le modalità che saranno stabilite dall'Amministrazione suddetta.

STATISTICHE, RELAZIONI ANNUALI E BILANCI.

Art. 34.

La Società ha l'obbligo di compilare le statistiche del movimento dei viaggiatori e delle merci per ciascuna delle linee esercitate con l'indicazione dei diversi introiti e di trasmetterne copia ogni mese al Ministero delle comunicazioni, che ha diritto di controllarne la compilazione, al quale scopo la Società dovrà mettere a disposizione del funzionario incaricato tutti i documenti necessari per siffatto controllo.

La Società alla fine di ogni anno, e non oltre i sei mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario annuale, trasmetterà al Ministero delle comunicazioni, insieme coi propri bilanci, una relazione tecnica ed economica della gestione delle linee, contenente la ripartizione così dei prodotti, come delle spese per ciascuna linea.

L'esposizione dei dati da comprendersi sia nelle statistiche che nella relazione annuale sarà effettuata in base alle direttive che all'uopo saranno impartite dal Ministero delle comunicazioni.

La liquidazione definitiva della sovvenzione non sarà fatta finchè non siano trasmessi al Ministero predetto i documenti di cui al presente articolo.

Art. 35.

Ove la Società non adempia agli obblighi di cui all'art. 34 od ostacoli le indagini che si praticassero ai termini degli articoli 33 e 34, il Ministero delle comunicazioni, sentito il Consiglio di Stato, avrà facoltà di sospendere il pagamento della sovvenzione.

Art. 36.

Le spese per indennità di missione al personale incaricato dal Ministero delle comunicazioni della sorveglianza e delle indagini di cui agli articoli 33 e 34 del presente capitolato sono a carico della Società ed a tal uopo sulla sovvenzione annua, sarà effettuata una ritenuta del due per mille, che varrà a titolo di deposito, salvo liquidazione definitiva.

PENALITÀ.

Art. 37.

Per ogni viaggio omesso la Società incorrerà nella perdita della relativa sovvenzione. Se l'omissione avviene senza causa di forza maggiore la Società incorrerà, inoltre, in una multa da lire duecento a mille (L. 200 a 1000).

La mancanza di navi non costituisce causa di forza maggiore.

Quando il viaggio venga interrotto od eseguito soltanto in parte per causa di forza maggiore o per ordine del Ministero delle comunicazioni, sarà ritenuta la sovvenzione per la percorrenza non eseguita. Quando invece il viaggio venga interrotto od eseguito soltanto in parte senza causa di forza maggiore, oltre alla ritenuta della sovvenzione corrispondente alla parte di viaggio omessa sarà applicata una multa proporzionale a quella stabilita per la omissione del viaggio.

Qualora una nave, senza prova che ciò avvenne per causa di forza maggiore, o senza averne ottenuta l'autorizzazione dal Ministero delle comunicazioni, non approdasse ad uno degli scali prescritti, o approdasse ad una località non contemplata nell'itinerario, la Società incorrerà nella multa di lire cinquecento (L. 500).

Per qualunque altra irregolarità non giustificata nella esecuzione degli orari ed itinerari la Società incorrerà in una multa da lire cento (L. 100) a lire mille (L. 1000) per viaggio.

Salvo casi di forza maggiore dimostrata, il ritardo frapposto dalla Società alla messa in linea delle navi di nuova costruzione o a rimpiazzare una nave perduta o disadatta alla navigazione, oltre il termine stabilito, sarà punito con una multa di lire una per tonnellata di stazza lorda e per ogni giorno di ritardo.

Nel caso di inosservanza dell'obbligo della divisa da indossarsi in servizio dai comandanti, dagli ufficiali e dal resto dell'equipaggio, compreso il personale di camera, sarà applicata ogni volta la penalità di lire 30 per il comandante, di lire 15 per ogni ufficiale e di lire 5 per ogni individuo dell'equipaggio escluso il personale di macchina quando è in servizio.

Nel caso di irregolare applicazione delle tariffe, non dipendente da errore materiale, la Società, oltre alla restituzione all'interessato

di quanto è stato percepito in più, incorrerà in una multa pari al quintuplo della differenza fra il nolo riscosso e quello che avrebbe dovuto applicare.

Le ritenute e le multe sono applicate dal Ministero delle comunicazioni, il quale delibera dopo aver sentito le giustificazioni della Società. Contro le deliberazioni del Ministero suddetto non è ammessa azione di qualsiasi specie da parte della Società.

L'ammontare delle ritenute e delle multe sarà prelevato dalla sovvenzione e sussidiariamente dalla cauzione.

Fatto a Roma, in tre originali, addì 10 luglio millenovecentotrentasette - Anno XV.

p. *Il Ministero delle comunicazioni:*
Il direttore generale della Marina mercantile:
GIULIO INGIANNI.

p. *La Società Fiumana di navigazione:*
MARIO BATTISTELLA FU MICHELE.

(3318)

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DELL'AGRICOLTURA E DELLE FORESTE

Costituzione del Consorzio di miglioramento fondiario « Roggia di Cressa e del Torrente Lirone » (Novara).

Con R. decreto 8 luglio 1937-XV, registrato alla Corte dei conti il 10 agosto successivo, al registro n. 12, foglio n. 93, il Consorzio irriguo della Roggia di Cressa e del torrente Lirone, con sede nel comune di Cressa, in provincia di Novara, è stato costituito quale Consorzio di miglioramento fondiario, ai sensi del R. decreto 13 febbraio 1933, n. 215.

(3344)

Costituzione del Consorzio di miglioramento fondiario « Cascinasse-Castellani » in provincia di Torino.

Con R. decreto 23 luglio 1937-XV, registrato alla Corte dei conti il 21 agosto successivo, al registro n. 12, foglio n. 166, il Consorzio irriguo Cascinasse-Castellani, in comune di Cavour, provincia di Torino, è stato costituito quale consorzio di miglioramento fondiario, ai sensi del R. decreto 13 febbraio 1933, n. 215.

(3345)

ISPETTORATO PER LA DIFESA DEL RISPARMIO E PER L'ESERCIZIO DEL CREDITO

Proroga delle funzioni del commissario straordinario e del Comitato di sorveglianza della Cassa agraria di prestiti di Bonagia (Trapani).

IL GOVERNATORE DELLA BANCA D'ITALIA
CAPO DELL'ISPETTORATO
PER LA DIFESA DEL RISPARMIO E PER L'ESERCIZIO DEL CREDITO

Veduto il R. decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400;

Veduto il decreto del Capo del Governo in data 31 gennaio 1937-XV, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno dell'11 febbraio 1937-XV, n. 34, con il quale veniva disposto lo scioglimento degli organi amministrativi della Cassa agraria di prestiti di Bonagia (Trapani);

Veduto il proprio provvedimento in data 31 gennaio 1937-XV pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno dell'11 febbraio 1937-XV, n. 34, con il quale venivano nominati il commissario straordinario ed il Comitato di sorveglianza della indicata azienda;

Considerata la necessità di prorogare la straordinaria amministrazione della Cassa agraria predetta;

Dispone:

Le funzioni del commissario straordinario e del Comitato di sorveglianza nominati presso la Cassa agraria di prestiti di Bonagia (Trapani) sono prorogate ai sensi e per gli effetti di cui al titolo VII, capo II, del R. decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400, di mesi quattro a decorrere dal giorno 13 agosto 1937-XV.

Il presente provvedimento sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 23 settembre 1937 - Anno XV

Il Governatore della Banca d'Italia,
Capo dell'Ispettorato:
AZZOLINI.

(3359)

Proroga delle funzioni del commissario straordinario e del Comitato di sorveglianza della Cassa rurale di depositi e prestiti « S. Sebastiano » di Castelgandolfo (Roma).

IL GOVERNATORE DELLA BANCA D'ITALIA
CAPO DELL'ISPETTORATO
PER LA DIFESA DEL RISPARMIO E PER L'ESERCIZIO DEL CREDITO

Veduto il R. decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400;

Veduto il decreto del Capo del Governo in data 9 marzo 1937-XV, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 23 marzo 1937-XV, n. 68, con il quale veniva disposto lo scioglimento degli organi amministrativi della Cassa rurale cattolica di depositi e prestiti « San Sebastiano » di Castelgandolfo (Roma);

Veduto il proprio provvedimento in data 9 marzo 1937-XV, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 23 marzo 1937-XV, n. 68, con il quale venivano nominati il commissario straordinario e il Comitato di sorveglianza dell'indicata azienda;

Considerata la necessità di prorogare la straordinaria amministrazione della Cassa rurale predetta;

Dispone:

Le funzioni del Commissario straordinario e del Comitato di sorveglianza nominati presso la Cassa rurale di depositi e prestiti « San Sebastiano » di Castelgandolfo (Roma) sono prorogate ai sensi e per gli effetti di cui al titolo VII, capo II, del R. decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400, di mesi sei a decorrere dal giorno 24 settembre 1937-XV.

Il presente provvedimento sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 23 settembre 1937 - Anno XV

Il Governatore della Banca d'Italia,
Capo dell'Ispettorato:
AZZOLINI.

(3360)

Sostituzione del commissario straordinario e proroga delle funzioni del medesimo e del Comitato di sorveglianza della Cassa rurale « S. Sisto Papa Martire » di Bellegra (Roma).

IL GOVERNATORE DELLA BANCA D'ITALIA
CAPO DELL'ISPETTORATO
PER LA DIFESA DEL RISPARMIO E PER L'ESERCIZIO DEL CREDITO

Veduto il R. decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400;

Veduto il decreto del Capo del Governo in data 17 febbraio 1937-XV pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno del 25 febbraio 1937-XV, n. 47, con il quale si è provveduto allo scioglimento degli organi amministrativi della Cassa rurale « S. Sisto Papa Martire » di Bellegra (Roma);

Veduti i propri provvedimenti in data 17 febbraio e 13 aprile 1937-XV con i quali l'avv. Camillo Pizzuti veniva nominato commissario straordinario e poi sostituito con il cav. Paolo Breschi, ed i sigg. Francesco Pompili, Guido Spoletini e Domenico Gaetani erano nominati membri del Comitato di sorveglianza dell'azienda suindicata;

Considerato che anche il predetto cav. Paolo Breschi ha rassegnato le proprie dimissioni dall'incarico e che occorre quindi procedere alla sua sostituzione;

Ritenuta inoltre la necessità di prorogare la straordinaria amministrazione della Cassa predetta;

Dispone:

Il sig. Giuseppe Spoletini fu Domenico è nominato commissario straordinario per l'amministrazione della Cassa rurale « S. Sisto Papa Martire » di Bellegra (Roma) in sostituzione del cav. Paolo Breschi, con i poteri e le attribuzioni contemplati dal titolo VII, capo II, del R. decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400.

Le funzioni del commissario straordinario e del Comitato di sorveglianza nominati presso la ripetuta Cassa sono prorogate, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 58 del citato R. decreto-legge, di mesi sei a decorrere dal 26 agosto 1937-XV.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 23 settembre 1937 - Anno XV

Il Governatore della Banca d'Italia, Capo dell'Ispettorato:
AZZOLINI.

(3361)

Approvazione degli statuti-regolamenti delle Casse comunali di credito agrario di Sindia (Nuoro), Arbus, Capoterra, Gesico, Monastir, Siliqua, Serramanna, Uta (prov. di Cagliari).

IL GOVERNATORE DELLA BANCA D'ITALIA
CAPO DELL'ISPETTORATO
PER LA DIFESA DEL RISPARMIO E PER L'ESERCIZIO DEL CREDITO

Veduti i Regi decreti-legge 29 luglio 1927-V, n. 1509, e 29 luglio 1928-VI, n. 2085, convertiti rispettivamente nelle leggi 5 luglio 1928-VI, n. 1760, e 20 dicembre 1928-VII, n. 3130, riguardanti l'ordinamento del credito agrario;

Veduto l'art. 29 del regolamento per l'esecuzione del suddetto R. decreto-legge 29 luglio 1927-V, n. 1509, approvato con decreto interministeriale del 23 gennaio 1928-VI, e modificato con decreto del Capo del Governo del 26 luglio 1937-XV;

Veduti gli statuti-regolamenti delle Casse comunali di credito agrario di Sindia (Nuoro), Arbus, Capoterra, Gesico, Monastir, Siliqua, Serramanna, Uta (provincia di Cagliari);

Veduto il R. decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400;

Dispone:

Sono approvati gli statuti-regolamenti, allegati al presente provvedimento, delle Casse comunali di credito agrario specificate nelle premesse.

Il presente provvedimento sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 18 settembre 1937 - Anno XV

Il Governatore della Banca d'Italia, Capo dell'Ispettorato:
AZZOLINI.

(3340)

Approvazione degli statuti regolamenti delle Casse comunali di credito agrario di Montelibretti, Anguillara Sabazia (Roma), Castelliri (Frosinone).

IL GOVERNATORE DELLA BANCA D'ITALIA
CAPO DELL'ISPETTORATO
PER LA DIFESA DEL RISPARMIO E PER L'ESERCIZIO DEL CREDITO

Veduti i Regi decreti-legge 29 luglio 1927-V, n. 1509, e 29 luglio 1928-VI, n. 2085, convertiti rispettivamente nelle leggi 5 luglio 1928-VI, n. 1760, e 20 dicembre 1928-VII, n. 3130, riguardanti l'ordinamento del credito agrario;

Veduto l'art. 29 del regolamento per l'esecuzione del suddetto R. decreto-legge 29 luglio 1927-V, n. 1509, approvato con decreto interministeriale del 23 gennaio 1928-VI, e modificato con decreto del Capo del Governo del 26 luglio 1937-XV;

Veduti gli statuti-regolamenti delle Casse comunali di credito agrario di Montelibretti (Roma), Anguillara Sabazia (Roma), Castelliri (Frosinone);

Veduto il R. decreto-legge 17 luglio 1937-XV, n. 1400;

Dispone:

Sono approvati gli statuti-regolamenti, allegati al presente provvedimento, delle Casse comunali di credito agrario specificate nelle premesse.

Il presente provvedimento sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 18 settembre 1937 - Anno XV

Il Governatore della Banca d'Italia, Capo dell'Ispettorato:
AZZOLINI.

(3341).

CONCORSI

MINISTERO DELL'AFRICA ITALIANA

Concorso per la gestione di una farmacia in Dire Daua e di una seconda farmacia in Harar (Governo del Harar).

IL GOVERNATORE DEL HARAR

Visto il proprio decreto n. 63 in data 27 agosto, con il quale è stata autorizzata l'apertura di una farmacia in Dire Daua, e di una seconda farmacia in Harar, da aggiudicarsi ai vincitori di apposito concorso;

Decreta:

Art. 1.

E' aperto un concorso per titoli per la gestione di una farmacia in Dire Daua e di una seconda farmacia in Harar.

Art. 2.

I concorrenti dovranno presentare o fare pervenire al Governo del Harar (Direzione affari civili e politici) non oltre il 16 dicembre 1937, domanda di partecipazione al concorso in carta da bollo da L. 6 e con l'indicazione del domicilio del concorrente e di tutti i documenti allegati alla domanda stessa.

La data di arrivo della domanda è stabilita dal bollo a data apposto dal competente ufficio del Governo.

Non saranno ammessi al concorso coloro le cui domande e documenti pervenissero al Governo dopo il termine sopra indicato.

Alla domanda dovranno essere allegati i seguenti documenti:

a) estratto dell'atto di nascita, legalizzato dal presidente del Tribunale, dal quale risulti che l'età del candidato, alla data del presente decreto, non è minore di anni 21;

b) certificato dal quale risulti che il candidato è cittadino italiano e gode dei diritti civili e politici. Sono equiparati ai cittadini italiani; per gli effetti del presente concorso, gli italiani non regnicoli, e coloro ai quali tale equiparazione sia riconosciuta con decreto Reale;

c) certificato di abilitazione all'esercizio della professione di farmacista;

d) laurea in chimica e farmacia, ovvero diploma di farmacia, conseguiti in una Università del Regno;

e) certificato attestante l'iscrizione all'albo dei farmacisti;

f) certificato generale da rilasciarsi dall'ufficio del casellario giudiziario, del Tribunale civile penale del luogo di nascita del candidato, legalizzato dal Presidente del Tribunale;

g) certificato della Federazione provinciale fascista in carta da bollo da L. 4 da cui risulti che il concorrente è iscritto al Partito nazionale fascista, per l'anno XV con l'indicazione della data d'iscrizione e il numero della tessera;

h) certificato di buona condotta morale, civile e politica, da rilasciarsi dal Podestà del Comune, ove il candidato ha il suo domicilio, o la sua abituale residenza, legalizzato dal Prefetto;

i) titoli e documenti che dimostrino il possesso da parte del concorrente di un capitale liquido di almeno L. 150.000 e ciò anche mediante fideiussione e versamento di corrispondente somma da parte di terzi.

I documenti sopracitati devono essere conformi alle vigenti disposizioni sul bollo e quelli indicati alle lettere *b*), *c*), *f*), *g*), *h*), *i*) dovranno essere in data non anteriore a tre mesi da quella del presente bando.

Art. 3.

In caso di parità complessiva di titoli tra due o più concorrenti, saranno preferiti coloro che, dai documenti allegati alla domanda di partecipazione al concorso, risulti abbiano partecipato in qualità di combattenti alle operazioni militari in Africa Orientale.

Costituirà anche titolo di preferenza per la scelta dei vincitori la conoscenza da parte dei concorrenti delle lingue locali e della flora medicinale etiopica.

Art. 4.

La nomina dei vincitori del concorso sarà fatta con decreto Governatoriale su proposta di una Commissione composta come segue:

a) il direttore degli AA. CC. PP., presidente;
b) l'ispettore di Sanità pubblica del Governo;
c) un ufficiale medico superiore rappresentante l'Ufficio di sanità militare;
d) un esperto in materia giuridica;
e) il direttore del Deposito centrale materiale sanitario del Governo.

Art. 5.

A colui, che per avere ottenuto la migliore classificazione nel giudizio della Commissione, verrà indicato per primo nel decreto nominale, che sarà emesso dal Governatore, sarà concessa la facoltà di scegliere fra le due località stabilite come sede delle due farmacie messe a concorso con il presente bando.

Art. 6.

L'apertura e l'esercizio delle farmacie avrà luogo dopo una favorevole visita di ispezione disposta dal Governo allo scopo di accertare che i locali, gli arredi, le provviste, le qualità e le quantità dei medicinali, siano regolati e tali da offrire piena garanzia di buon esercizio.

L'impianto delle farmacie dovrà essere ultimato in modo da poter regolarmente funzionare non oltre sei mesi dalla data di cui sarà comunicata al vincitore del concorso l'avvenuta assegnazione.

Qualora ciò non abbia luogo nel termine sopradetto, l'assegnazione delle farmacie potrà essere revocata a giudizio insindacabile dell'Amministrazione.

Art. 7.

In caso di rinunzia da parte del vincitore del concorso alla gestione della farmacia, il Governatore potrà con suo decreto assegnare le farmacie rimaste vacanti, a quei concorrenti che risultassero più meritevoli in base a giudizio di merito che formulerà la Commissione di cui al precedente articolo 4.

Art. 8.

I provvedimenti presi dal Governatore, in tutta la materia attinente al concorso di cui al presente bando, sono definitivi.

Harar, 27 agosto 1937 - Anno XV

Il Governatore: NASI.

(3371)

MINISTERO DELL'AERONAUTICA

Graduatoria dei candidati classificati idonei nel concorso bandito per 12 posti di tenente in servizio permanente effettivo nel Corpo di commissariato aeronautico, ruolo Commissariato.

IL CAPO DEL GOVERNO
PRIMO MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
MINISTRO PER L'AERONAUTICA

Visto il R. decreto-legge 22 febbraio 1937-XV, n. 220;
Visto il R. decreto-legge 28 gennaio 1935, n. 314, e le successive aggiunte e modificazioni;
Vista la notificazione di concorso per 12 posti di tenente in servizio permanente effettivo nel Corpo di commissariato aeronautico ruolo Commissariato, approvato con decreto Ministeriale in data 3 dicembre 1936;
Visto il decreto Ministeriale 23 maggio 1937, relativo alla nomina della Commissione esaminatrice per il concorso suddetto;
Visto il risultato degli esami;

Decreta:

E' approvata la seguente graduatoria dei candidati classificati idonei nel concorso bandito per 12 posti di tenente in servizio permanente effettivo nel Corpo di commissariato aeronautico, ruolo Commissariato:

1° Squillacciotti Francesco.
2° Visconti Francesco.
3° De Gregorio Paolo.
4° Mancini Luigi.
5° Tateo Giovanni.
6° Spinelli Michele.
7° Damiani Federico.
8° Giacobbo Scavo Renato.
9° Zoani Arrigo.
10° Righini Francesco.
11° Ribechi Dariopapa.
12° De Feo Italo.
13° De Gennaro Otello.
14° Fontana Giovanni.
15° Manunta Giusto.
16° Scattina Franco.
17° Argiroffo Luigi.
18° Battocchio Franco.
19° Bernardini Gino.
20° Galatola Vito Angelo.
21° Enea Gaetano.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 6 agosto 1937 - Anno XV

p. *Il Ministro*: VALLE.

(3369)

Graduatoria dei candidati classificati idonei nel concorso per 25 posti di sottotenente in servizio permanente effettivo nel Corpo di commissariato aeronautico, ruolo Amministrazione.

IL CAPO DEL GOVERNO
PRIMO MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
MINISTRO PER L'AERONAUTICA

Viste le norme sul reclutamento ed avanzamento degli ufficiali della Regia aeronautica approvato con R. decreto-legge 28 gennaio 1935-XIII, n. 314;
Visto il R. decreto-legge 22 febbraio 1937-XV, concernente l'ordinamento della Regia aeronautica;
Visto il decreto Ministeriale 17 ottobre 1936-XIV, col quale fu indetto un concorso per 25 posti di sottotenente in servizio permanente effettivo nel ruolo Amministrazione del Corpo di commissariato aeronautico;
Visto il decreto Ministeriale 4 aprile 1937-XV, col quale fu nominata la Commissione d'esame per il concorso suddetto;
Visto il risultato degli esami sostenuti dai candidati;

Decreta:

E' approvata la seguente graduatoria dei candidati classificati idonei nel concorso bandito per 25 posti di sottotenente in servizio permanente effettivo nel Corpo di commissariato aeronautico, ruolo Amministrazione:

Michelini Gino
Orlandi Orlando
Rangoni Riccardo
La Rosa Francesco Paolo
Storch Vittorio
Carletto Gottardo
Breccia Carlo
De Leonardis Ugo
D'Aniello Mario
Talamonti Leo
Porcelli Salvatore
Ramaciotti Gaetano
Mattioli Tito
Purri Renato
Angelini Tommaso
Meddi Bruno
Dolcino Antonio
Ozzola Giovannino
Barretta Angelo
Fracassi Alberto
Maciotta Rolandin Dante
Angelucci Vitale
Narcisi Ignazio
Bellei Enzo
Brescia Giuseppe
Pileggi Nicola
Milia Natale
Giovannotti Elso
Latini Mario
Torre Gennaro
Spertini Giuseppe
Ragone Francesco
Caccamo Arcangelo
Blasi Ciro Pasquale
Notari Renato
Pertegato Antonio
Pasquali Mario
Ronchi Nicola
Serrao Enrico
Vittucci Mario
Pecoraro Alberto
Di Mauro Vincenzo
Catalano Belfort

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 19 giugno 1937 - Anno XV

p. *Il Ministro*: VALLE.

(3370)

MUGNOZZA GIUSEPPE, *direttore*

SANTI RAFFAELE, *gerente*

Roma — Istituto Poligrafico dello Stato - G. C.